ВЫХОДИТ ОДИН РАЗ В ДВЕ НЕДЕЛИ

РЕКОМЕНДУЕМАЯ ЦЕНА 199 РУБ., 34.90 ГРН

АВТО ЛЕГЕНДЫ СССР

№ 2

ГАЗ-М20В «ПОБЕДА»

СЛАВНЫЕ СТРАНИЦЫ «ПОБЕДЫ»
ПЕРВЫЕ СПОРТИВНЫЕ ДОСТИЖЕНИЯ
КАК ТОВАРИЩ СТАЛИН «ПОБЕДУ» ПРИНИМАЛ

DeAGOSTINI



«Автолегенды СССР»
Выходит раз в две недели
Выпуск №2, 2009

РОССИЯ
Издатель и учредитель:
ООО «Де Агостини»,
125315, Россия, Москва, Ленинградский пр-т,
д. 72, стр. 4, 3-й этаж, офис 3.

Генеральный директор: Н. Скилакис
Финансовый директор: Н. Василенко
Менеджер по развитию бизнеса: А. Якутов
Главный редактор: А. Жаркова
Менеджер по маркетингу: Ю. Лапшина
Менеджер по продукту: М. Ткачук
Менеджер по производству: И. Завертальная

Распространение: ЗАО «ИД БУРДА»

Адрес редакции:
ООО «Де Агостини»,
125315, Россия, Москва, Ленинградский пр-т,
д. 72, стр. 4, 3-й этаж, офис 3.
(письма читателей по данному адресу
не принимаются)

Телефон бесплатной горячей линии
для читателей: 8-800-200-02-01

Адрес для писем читателей:
394036, г. Воронеж, ул. Комиссаржевской,
д. 16, а/я 512, «Де Агостини»

Свидетельство о регистрации в Федеральной
службе по надзору за соблюдением законо-
дательства в сфере массовых коммуникаций
и охране культурного наследия
ПИ № ФС 77-32040 от 23.05.2008

УКРАИНА
Издатель и учредитель:
ООО «Де Агостини Паблишинг»
Украина, 04107, г. Киев, ул. Лукьяновская, д. 11
Генеральный директор: Екатерина Клименко
Адрес для писем читателей:
Украина, 01033, Киев, а/я ДЕ АГОСТИНИ
Україна, 01033, Київ, а/с ДЕ АГОСТІНІ

Свидетельство о регистрации СМИ
Министерства юстиции Украины
КВ №14242-3213Р от 07.07.2008 г.

КАЗАХСТАН
Распространение:
ЗАО «Бурда-Алатау Пресс»
E-mail: cars@deagostini.ru

Печать: Типография ОГДА, Италия
Тираж: 300 000 экз.

Рекомендуемая цена: 199 руб., 34.90 грн.

ISSN 2071-095X

Издатель оставляет за собой право
изменять последовательность выпусков
и их содержание, а также
приложения к выпускам.
Издатель оставляет за собой право
увеличить рекомендуемую цену выпусков.

Неотъемлемой частью выпуска является
приложение — модель-копия автомобиля
в масштабе 1:43

Иллюстрации предоставлены:
Обложка: ООО «Де Агостини»;
2/3: ООО «Де Агостини»;
4: (верх, прав, центр, лев)
частная коллекция М. Шелепенкова;
(низ) ООО «Де Агостини»);
5: (центр, верх, центр, прав, и центр, лев)
частная коллекция М. Шелепенкова;
(верх, прав и низ, прав) ИТАР-ТАСС;
6: (верх, прав) частная коллекция М. Ше-
лепенкова; (центр, все) © киноконцерн
«Мосфильм»; (низ) ООО «Де Агостини;
7: (центр) ООО «Де Агостини»;
(низ, прав, низ, лев) частная коллекция
М. Шелепенкова; (верх, прав) ИТАР-ТАСС;
(низ, прав) Фотобанк;
8/13: (все) ООО «Де Агостини»;
14/15: (все) частная коллекция
М. Шелепенкова;
задняя обложка: ООО «Де Агостини».

Разработка и осуществление проекта:
ООО «Тайга Груп»
Фотосъемка автомобиля —
Павел Верескун, Дмитрий Маняхин

Издатель благодарит за оказанную
помощь в подготовке выпуска Антона
Богатова, Виктора Журлова, Александра
Павленко, Максима Шелепенкова.
Автомобиль ГАЗ М-20В «Победа» любез-
но предоставлен Дмитрием Октябрьским
и музеем советских автомобилей
и мотоциклов «Моторы Октября».





Вряд ли найдется россиянин, который бы не знал автомобили марки «Победа» и не смог бы распознать их среди других машин. И это неудивительно, ведь именно «Победа» стала первой по-настоящему отечественной машиной!

Превратности судьбы

Путь к популярности «Победы» был не из легких. Мало того, что задание на ее разработку было выдано в самый разгар Великой Отечественной войны, в 1943 году, так еще и сроки оказались фантастически сжатыми. Уже к ноябрьским праздникам 1944 года на Горьковском автозаводе сумели подготовить полноценный ходовой образец новой машины.

Машина получилась красивой и самобытной, что само по себе было незаурядным событием, так как все отечественные довоенные автомобили, по сути, являлись копиями иностранных, да и многие послевоенные конструкции имели весьма конкретные зарубежные прототипы. Горьковский легковой автомобиль, получивший заводское наименование ГАЗ-М20, сильно выбивался из этого ряда, что чуть не отразилось негативно на его судьбе.

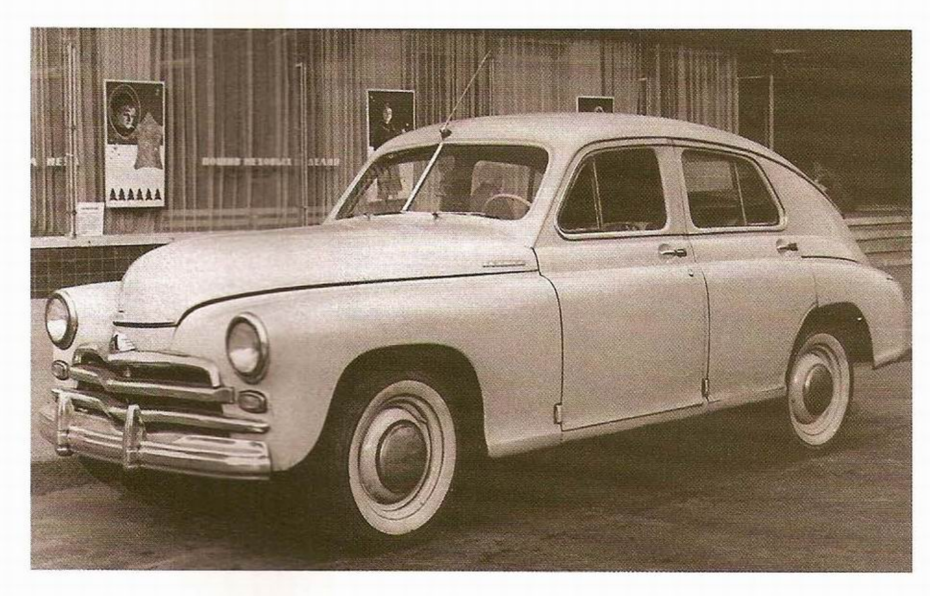
На устроенном наркомом автомобильной и тракторной промышленности С. А. Акоповым показе перспективных образцов отечественной автомобильной техники в Кремле 19 июня 1945 года товарищ Сталин отрицательно отреагировал на новинку, считая, что массовая мощная шестицилиндровая легковушка не нужна стране. Лишь доклад главного конструктора машины Андрея Александровича Липгарта спас положение. Он уверил вождя, что один из представленных образцов имеет экономичный четырехцилиндровый мотор. Это сообщение изменило отношение И. В. Сталина к новой машине, и он дал добро только на машину с четырехцилиндровым мотором. А на предложение горьковчан наречь новый автомобиль именем «Победа» отреагировал без энтузиазма, хотя и разрешил это сделать. Вскоре вышло Постановление Государственного Комитета Обороны «О восстановлении и развитии автомобильной промышленности», предусматривающее начало производства новой машины на ГАЗе с июня 1946 года. Первую промышленную партию «Побед» собрали точно в срок. Но вскоре стала сказываться спешка при конструировании и запуске машины в производство. Качество первых «Побед» оказалось недопустимо низким, и в августе 1948 года их выпуск был приостановлен.

Причины тому были вескими: машины слабо разгонялись, к тому же рывками, в салон проникала пыль и вода. Небольшая высота салона обусловливалась неоправданно толстыми подушками диванов, а отсутствие отопителя сказывалось на комфортабельности «Победы» в зимнее время. Ресурс автомобиля ограничивался проседающим пополам кузовом и быстро садящимися рессорами.

После усиления кузова, установки новых рессор, изменения передаточного отношения главной пары (с 4,7 до 5,125), усовершенствования карбюратора и привода сцепления, добавления в конструкцию отопителя кузова и устранения многих других недостатков неприятности закончились. 1 ноября 1948 года выпуск «Побед» возобновили, причем в новом светлом цеху с современным сборочным конвейером, что значительно повысило общую культуру производства.



Легендарная «Победа»



Вторую серьезную модернизацию машины провели в 1955 году. Она принесла повышение мощности двигателя с 50 до 52 л. с., усовершенствованный карбюратор, термостат и водяной насос, подшипники передних колес и рулевое управление. Новое оформление приборной панели, рулевое колесо с кольцевой кнопкой сигнала и радиоприемник как стандартное оборудование — немыслимая по тем временам роскошь в легковом автомобиле. Все это, а также улучшенная обивка салона, измененные передние крылья, изготовленные по новым лекалам, заставили задуматься о смене индекса машины. Теперь она именовалась ГАЗ-М20В «Победа». А чтобы модернизированную машину легко было



отличить внешне, вместо частой горизонтальной решетки на ней установили новую, с массивными «дутыми» декоративными накладками. Одновременно с бампера исчезла перемычка, соединяющая его «клыки». После модернизации «Победа» стала невероятно популярной. Она получила репутацию прочной и выносливой машины и снискала уважение даже у таксистов — людей, особенно высоко ценящих добротные машины. О надежности «Победы» стали слагать легенды. Одна из них гласила, что долговечность ГАЗ-М20 вызвана ее якобы полностью луженым кузовом. К сожалению, это не так (иначе машина оказалась бы безумно дорогой!), но припой действительно присутствовал во многих местах на кузове машины — так исправляли огрехи в штампованных деталях. Дело в том, что у «Победы» кузовные панели слишком глубокой вытяжки, а штампы того времени были несовершенны, да и качество металла не всегда способствовало безупречной штамповке, вот и приходилось выравнивать детали с помощью олова и паяльной лампы. На одну машину порой уходило до 15–20 кг оловянного припоя.

Но все же «Победа» быстро устаревала и внешне, и морально. Понтонный кузов без выступающих крыльев, впервые появившейся в нашей стране на «Победе», теперь стал обыденным, а знаменитый покатый задок, хоть и делал машину моментально узнаваемой, сильно ограничивал обзорность назад с места водителя и не позволял увеличить объем багажника. Уже недостаточной казалась мощность двигателя и разгонная динамика автомобиля, были справедливые нарекания и к другим агрегатам «Победы». Все вместе взятое способствовало тому, что на конвейере Горьковского автозавода в ноябре 1956 года появилась новая модель ГАЗ-М21 «Волга», которая полностью сменила «Победу» в 1958-м.

И все же эта машина оставила заметный след в отечественной истории. «Победой» как личным и служебным автомобилем пользовались видные руководители различных рангов, ученые, артисты. Благодаря всенародной любви многие экземпляры «Победы» дожили до наших дней не только в качестве музейных или коллекционных автомобилей, но и просто повседневного транспорта.



Эмблема

Когда создавался автомобиль «Победа», у отечественных автозаводов еще не было устоявшихся эмблем, поэтому буквально на каждую модель создавались свои оригинальные шильдики. На постаменте «Победы» возвышалась буква «М», в которой одновременно можно было разглядеть намек на зубец стены Нижегородского Кремля и парящую чайку — символ Волги. Сама же буква указывала на название «Молотовец» (с начала 30-х и до конца 50-х завод носил имя наркома В.М. Молотова), а цифры 20 обозначали модель, ведь официальное наименование машины записывалось как ГАЗ-М20 — «Молотовец, двадцатая модель». Заливка эмблемы, естественно, была красной — цвета знамени СССР.

Штрихи к портрету



Вскоре после постановки «Победы» на производство в 1946 году заговорили о ее конструктивных недостатках. По заданию Министерства автомобильной промышленности в головном НИИ отрасли (НАМИ) должны были создать усовершенствованный вариант «Победы», оставив неизменной механическую часть (двигатель, шасси), но с более комфортабельным и эстетически совершенным кузовом, с улучшенной обзорностью назад. В результате в 1948 году в НАМИ построили два усовершенствованных автомобиля «Победа» с кузовом седан, различающихся внешней отделкой. Опытные автомобили действительно выглядели «по-новому», хотя многие технологически сложные элементы кузова (несущий каркас, двери) остались прежними.

Дальние «родственники»





Standart Vanguard (1953 год)

Английский «Стэндард» по своему внешнему виду и техническим характеристикам был очень близок к нашей «Победе», а появился несколько позже нее, в 1948 году, что дало повод некоторым утверждать, будто он скопирован с «Победы». На самом деле его кузов позаимствован у американского Plymouth образца 1942 года. Более того, англичане серийно выпускали свой Standart Vanguard не только с покатой задней частью, но и с другими кузовами: седан и универсал (на снимке), чего не скажешь о нашей «Победе». А вот модернизацию «Вэнгуарда», проведенную в 1953 году и изменившую в лучшую сторону внешний вид машины, не могли не заметить в СССР. Не исключено, что опыт англичан во многом определил облик нашей «Победы» при модернизации 1955 года.

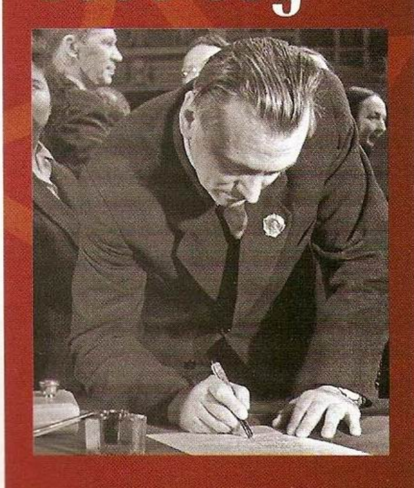
FIAT 1900 (1952 год)

Итальянский автомобиль FIAT 1900 не более чем «одноклассник» нашей «Победы», но он наглядно демонстрирует, как уже в начале 50-х годов изменились автомобильные предпочтения в Европе. В моду вошли трехобъемные кузова типа седан с выступающим сзади багажником, а ветровые стекла на легковых автомобилях стали делать панорамными, без средней стойки. Благодаря кузову без выступающих крыльев и покатой задней части, «Победа» вначале выглядела весьма авангардно, своим появлением опередив, а может и определив развитие европейского автопрома на несколько лет вперед. Впрочем, уже в начале 50-х европейские машины взяли реванш и ушли далеко вперед, и с каждым годом отставание «Победы» от мировой автомобильной моды становилось все более заметным.

Автомобиль «Победа» в личном пользовании — недостижимая мечта для большинства жителей страны, хотя она свободно продавалась в магазине. Только ее стоимость в разрушенной после войны стране была заоблачной — 16 000 рублей! Поэтому желающих приобрести «Победу» находилось немного. Для сравнения «Москвич-401» — 9 000 руб., ЗИМ ГАЗ-12 — 40 000 руб.

А в это время...

1955 год



Писатель Сергей Михалков, автор многочисленных стихов для детей, в том числе абсолютного бестселлера о похождениях дяди Степы, а также трех позднейших вариантов текста Гимна Советского Союза и России, подписывается под обращением Всемирного Совета Мира против угрозы атомной войны. Москва, ЦДЛ.

1956 год



В Дубне открылся объединенный институт ядерных исследований с целью осуществления фундаментальных исследований в области ядерной физики для расширения возможностей использования атомной энергии в мирных целях. Институт является основоположником многих научных направлений. Здесь сделано 40 открытий в области физики, в частности, несколько новых элементов системы Д. Менделеева.



Прорыв на запад

В послевоенные годы Советский Союз на правах «старшего брата» экспортировал свои автомобильные технологии в дружественные страны социалистического лагеря. Так во многих странах появились двойники наших грузовиков и легковых автомобилей. Не избежала этой участи и «Победа» — лицензия на ее производство была передана в Польшу, где она с 1951 года выпускалась под наименованием «Варшава-М20» (Warszawa-M20), а позже в модернизированном виде, с двигателем мощностью 70 л. с., как «Варшава-223». Всего до 1973 года в Польше на заводе FSO изготовили 253 тыс. «Варшав» — больше, чем на заводе в Горьком. Также некоторое количество «Побед» было собрано в Пхеньяне.

С «Победой» связан и прорыв советских легковых автомобилей на мировой рынок. До войны экспорт ограничивался лишь грузовыми «трехтонками», а в послевоенной Европе ощущалась нехватка относительно недорогих и комфортабельных автомобилей, поэтому «Победа» с 1950 года нашла устойчивый сбыт в Бельгии, Финляндии, Австрии, Германии, Венгрии, Болгарии, Румынии и других странах. Везде отмечалась ее способность работать на любых дорогах, сохраняя эксплуатационные характеристики управляемости и проходимости в груженом состоянии. Английский журнал «The Motor» в 1952 году отмечал, что это «автомобиль исключительно русский...», «сконструированный в первую очередь для надежной работы...» и что советская машина является интересным и практичным автомобилем.



Автомобиль FSO-M20 «Warszawa»

«Дело №306»

Один из первых советских детективов, увлекательный приключенческий фильм о работниках советской милиции, которые в простом уличном происшествии города Москвы сумели разгадать действия агентов иностранной разведки. В фильме снялся замечательный советский актер и певец Марк Бернес. «Дело №306», где в основу сюжета легло столкновение автомобилей марки «Победа», стало бесспорным лидером проката. В 1956 году фильм увидели 33,5 миллиона зрителей.









Интересные факты

Людская молва приписывает «Победе» много легенд, одна из них гласила о том, что название «Победа» для машины утвердил И. В. Сталин. Из припасенных вариантов горьковчане привезли в столицу два: «Родина» и «Победа». Первым предложили вариант с «Родиной», но «отцу народов» он не понравился о чем он тут же отозвался фразой «Почем «Родину» продавать будете?». Тогда доложили, что есть второй вариант — «Победа». Здесь вождь оказался более благосклонным, сказав: «Невелика победа, но пусть будет «Победа». Так ли это было на самом деле теперь утверждать сложно — одно известно доподлинно, что свое согласие на название Сталин дал точно.



Автоспорт

В 1951 году на ГАЗе под руководством А. А. Смолина на базе кузовов и агрегатов «Победы» были построены три спортивно-гоночных автомобиля «Победа-Спорт» (ГАЗ-20-СГ1) для кольцевых соревнований. Высота кузова у них уменьшалась на 160 мм, а спереди и сзади из дюралюминия изготовлялись обтекатели, в результате чего каждая машина весила на 260 кг легче стандартной. Но главное, на две из них установили двигатели с роторными нагнетателями мощностью 105 л. с. Максимальная скорость таких машин повысилась до 167 км/ч. Из-за технических неисправностей машинам не удалось показать в 1951 году блестящих результатов, а уже в 1952 году применение нагнетателей было запрещено. Также ввели ограничение на применение обтекателей, которое продержалось недолго, и в 1954 году автомобили «Победа-Спорт» снова вышли на старт, правда, без нагнетателей. Но выше второго места гонщикам подняться не удалось.
Чтобы уменьшить массу и лобовую площадь спортивных «Побед», в 1955 году построили новые машины ГАЗ-20-СГ1М с открытым двухместным кузовом, в результате их скорость возросла до 180 км/ч. И уже на на чемпионате СССР 1955 года на машинах «Победа-Спорт» М. Метелев занял первое место, а В. Мосолов второе. В следующем году успех удалось повторить.



«Победа-Спорт» образца 1954 года с двигателем без роторного нагнетателя На ней выступал гонщик М. Метелев



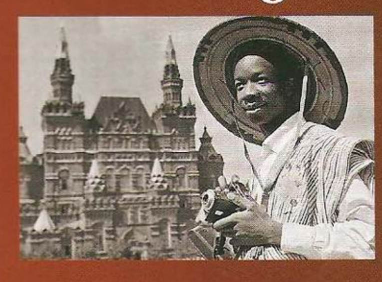
Открытый автомобиль «Победа-Спорт» на первенстве СССР в Минске, 1956 год

1956 год



Заслуженный мастер спорта, капитан сборной команды СССР по футболу Игорь Нетто. Под его руководством была одержана победа на Олимпиаде в Мельбурне. За эту победу футболист был отмечен высшей наградой, Орденом Ленина.

1957 год



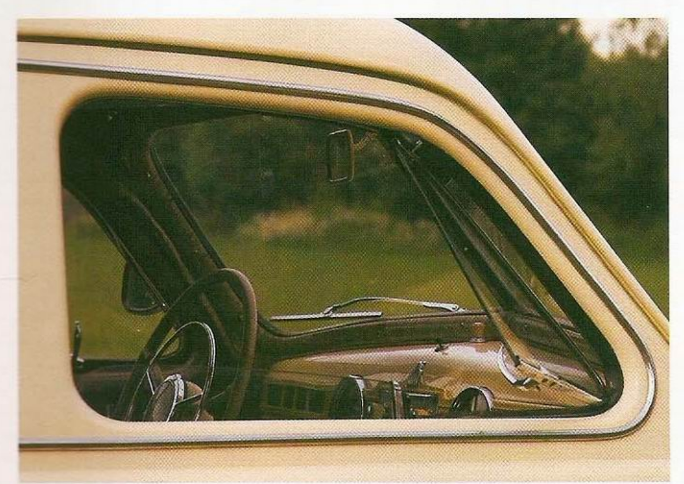
В Москве проходит VI Всемирный фестиваль молодежи и студентов. Впервые в СССР съехалось такое количество иностранных гостей — 34 тысячи юношей и девушек из 131 страны мира. Фестиваль, пришедшийся на середину хрущёвской оттепели, запомнился всем участникам своей открытостью. Приехавшим иностранцам было разрешено свободно перемещаться по Москве, общение москвичей с иностранцами также не преследовалось. На время фестиваля для свободного посещения были открыты Московский Кремль и Парк культуры и отдыха имени Горького.


ГАЗ-М20В «ПОБЕДА» (1955 г.)


АВТО
ЛЕГЕНДЫ
СССР
С 643 ТТ 97
RUS







Обилие хрома — отличительная особенность легковых автомобилей 50–60-х годов

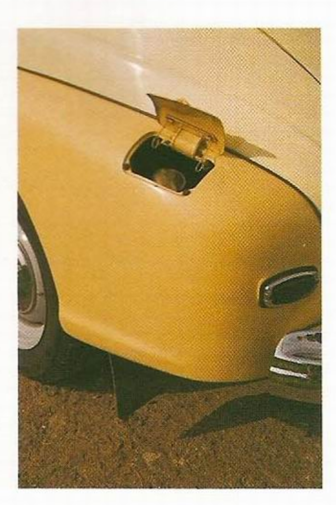
Перед ветровым стеклом — воздухозаборник для вентиляции салона

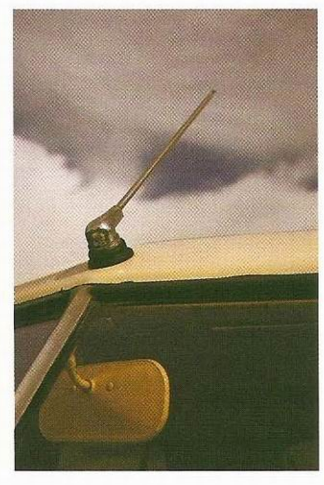
На передних и задних боковых окнах — поворотные форточки и опускные стекла

«Фирменные» хромированные колпаки на колесах с надписью «ГАЗ»



- *Капот «аллигаторного» типа — новинка того времени на горьковских легковушках*
- *Ниша для запасного колеса «съедала» большую часть багажника*
- *Крышка горловины бензобака не откидывалась в сторону, а открывалась вверх*
- *Ручки дверей у «Победы» практически не выступали наружу — сейчас такую конструкцию назвали бы травмобезопасной*
- *Антенна радиоприемника над ветровым стеклом — отличительная особенность модернизированной «Победы» ГАЗ-М20В*





- «В «рисунке» приборной панели преобладали светлые тона и строгие линии

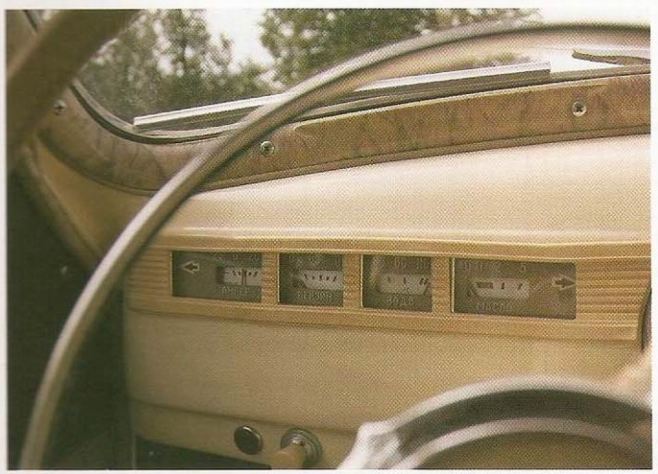
- Рычаг переключения передач у «Победы» с 1950 года находился на рулевой колонке, а ранее располагался внизу, на моторном туннеле

- Все педали машины с напольной установкой. Слева виден красный рычаг ручного стояночного тормоза, а справа, под приборной панелью, — ножная кнопка включения стартера

- Линейка контрольных приборов со встроенными лампочками указателей поворотов















Пепельница на задней стенке переднего дивана — элемент комфорта для пассажиров задних сидений

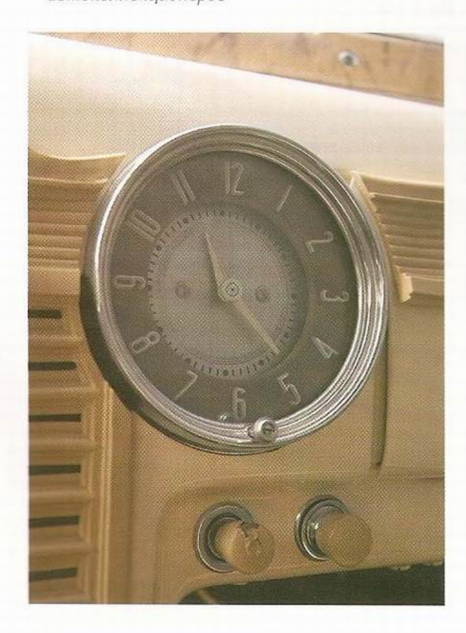
Пластмассовый трехспицевый руль с хромированной кнопкой звукового сигнала появился на «Победе» лишь в 1955 году

Работающие часы на «Победе» — предмет особой гордости нынешних автоколлекционеров

Цельное переднее сиденье «Победы» сильно напоминало домашний диван

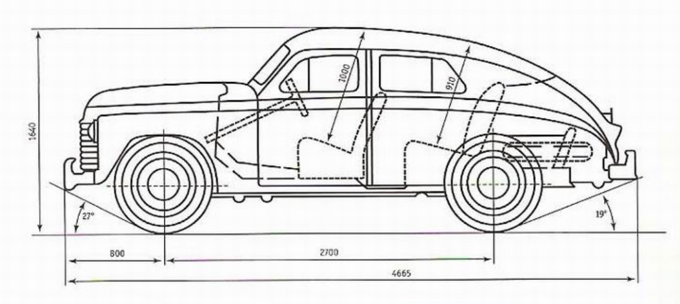
Салонное зеркало заднего вида. Над ним просматривается ручка поворота наружной антенны радиоприемника

Трехдиапазонный ламповый радиоприемник — немыслимое по тем временам стандартное оборудование салона легкового автомобиля среднего класса









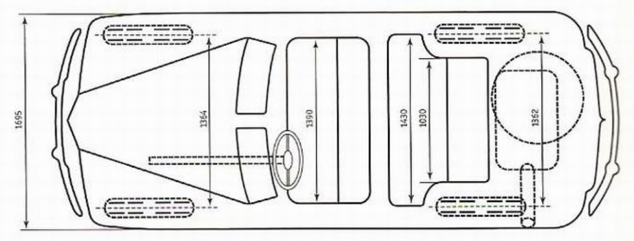


Схема автомобиля ГАЗ-М20В «Победа»

Техническая характеристика ГАЗ-М20В «Победа»	
Число мест:	5
Максимальная скорость	105 км/час
Время разгона до 100 км/ч	46 сек
Расход топлива при скорости 50-60 км/час	11,0 л/100 км
Тормозной путь со скорости 50 км/час	14,0 м
Электрооборудование	12 V
Аккумуляторная батарея	12 V
Аккумуляторная батарея	6СТ-54
Генератор	Г-20, 18А, 225Вт
Реле-регулятор	РР-20Б
Стартер	СТ-20Б
Прерыватель-распределитель	Р-23
Свечи зажигания	М-12У
Размер шин	6,00 — 16

Вес автомобиля в снаряженном состоянии:	
без нагрузки общий	1460 кг
с нагрузкой 5 человек общий	1835 кг
на переднюю ось	880 кг
на заднюю ось	955 кг

Дорожные просветы:	
под передней осью	210 мм
под задней осью	200 мм

Наименьший радиус поворота:	
по колее переднего наружного колеса	6,3 м
внешний — по наиболее выступающей части	6,8 м

Подвеска передняя:
независимая, пружинная, с поперечными рычагами, амортизаторы гидравлические двустороннего действия

Подвеска задняя:
на продольных полуэллиптических рессорах, амортизаторы гидравлические двустороннего действия

Рулевой механизм:
глобоидальный червяк и двухгребневый ролик, передаточное отношение — 18,2

Тормоз ножной:
колодочный, на все колеса с гидравлическим приводом

Тормоз ручной:
колодочный, на задние колеса с механическим приводом

Сцепление:
однодисковое, сухое

Коробка передач:
механическая, трехступенчатая, двухходовая, рычаг управления на рулевой колонке (до 1950 года устанавливалась коробка передач с рычагом на крышке коробки)

Передаточные числа трехступенчатой коробки передач:
I — 3,115; II — 1,772; III — 1,00; задний ход — 3,740
Коническая главная передача: 5,125 (41 и 8 зубьев)

Двигатель:	
М-20, карбюраторный, четырехтактный, четырехцилиндровый, рядный, нижнеклапанный	
Диаметр цилиндра	82 мм
Ход поршня	100 мм
Литраж двигателя	2,120 см^3
Степень сжатия	6,2
Число клапанов	8
Порядок работы цилиндров двигателя	1-2-4-3
Карбюратор: К-22Е (до середины 1955 года — К-22А)	
Максимальная мощность: 52 л. с. при 3600 об/мин	
Максимальный крутящий момент: 12,5 кНм при 2200 об/мин	





ГАЗ-М20 санитарный. Заводских версий санитарных автомобилей «Победа» не существовало — их переделка налаживалась обычно на местах эксплуатации, для чего по различным мастерским и ремонтным базам рассылалась специальная документация. Но переделка не была массовой — тесный кузов «Победы» был малопригоден для размещения выдвижных носилок.

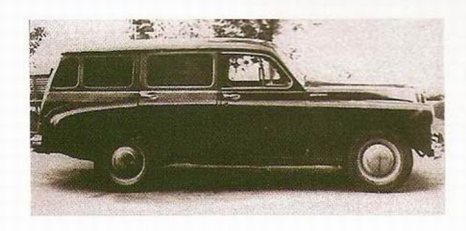


ГАЗ-М20В фургон с цельнометаллическим кузовом. Эти машины переоборудовались в небольших количествах на авторемонтных заводах из обычных легковых автомобилей с кузовом седан, отслуживших свой срок в такси или в качестве служебного автомобиля. Красоты от этих автомобилей никто не требовал, главное, чтобы они могли перевозить в своем закрытом от непогоды кузове небольшие партии грузов. Долговечностью они тоже не отличались, поэтому век фургонов «Победа» оказался крайне недолгим.

Модификации ГАЗ-М20В «Победа».

Модернизированный легковой автомобиль ГАЗ-М20В «Победа» серийно выпускался в 1955–1958 г.г. взамен предыдущей модели ГАЗ-М20 «Победа» (1946–1955 г.г.). Всего «Побед» двух серий изготовлено 241 497 (по другим данным — 236 820) экз. ГАЗ-М20В «Победа» на Горьковском автомобильном заводе производилась только с одним закрытым типом кузова типа «седан», в отличие от более ранней версии которая делалась также с открытым кузовом кабриолет. Помимо базовой модели, на заводе выпускались ее различные модификации. Наибольшую известность получили таксомоторы и полноприводные (4х4) вездеходы, а также производимые небольшими партиями, в основном для службы в МВД и КГБ, легковые автомобили ГАЗ-М20Д с форсированными двигателем и даже ГАЗ-М20Г — с шестицилиндровым двигателем ГАЗ-12.

ГАЗ-М20В грузопассажирский фургон. Эту необычную машину построили на одной из автобаз Министерства здравоохранения СССР для служебных нужд, изготовив заднюю часть кузова из дерева. В кузове сделали ровный пол и большую распашную дверь сзади. А на месте заднего пассажирского дивана — складывающиеся в пол сидения, на которых при необходимости могли разместиться два человека.





ГАЗ-М72 (1955–1958 годы). По рекомендации Н. С. Хрущева, специально для председателей колхозов и ответственных работников в сельском хозяйстве был создан полноприводный вариант «Победы». До него нигде в мире не создавался полноприводный автомобиль с закрытым комфортабельным несущим кузовом.



ГАЗ-М20В пикап. На ГАЗе серийно автомобили ГАЗ-М20 с кузовом пикап не производились, а превращение седана в грузовой автомобиль с кузовом Pick-Up происходило обычно в процессе ремонта легкового автомобиля. Машина комплектовалась самодельным крытым верхом из досок и дерматина.





В СЛЕДУЮЩЕМ ВЫПУСКЕ ЧЕРЕЗ ДВЕ НЕДЕЛИ



ЗИМ-12 (ГАЗ-12)



DeAGOSTINI